



HAL
open science

Les petites villes açoriennes au défi de l'archipel et des réseaux

Louis Marrou

► To cite this version:

Louis Marrou. Les petites villes açoriennes au défi de l'archipel et des réseaux. Espace Populations Sociétés, 2023, Acteurs et populations des petites villes en mouvement, 2023/1, <10.4000/eps.13681>. <hal-04389043>

HAL Id: hal-04389043

<https://hal.science/hal-04389043v1>

Submitted on 11 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Les petites villes açoriennes au défi de l'archipel et des réseaux

Louis Marrou (Université de La Rochelle)

Le vendredi 9 avril 1976, les roues du Concorde roule pour la première fois sur la piste de l'aéroport de l'île de Santa Maria aux Açores¹. Ce n'est pas la première apparition du Concorde sur le sol des Açores puisque « l'avion blanc », vitrine de la technologie française, avait été l'un des symboles du Sommet de Lajes du 12 et 13 décembre 1971, lorsque les présidents Nixon et Pompidou s'étaient retrouvés, à l'invitation de Marcelo Caetano, sur l'île de Terceira pour parler des désordres monétaires mondiaux². Mais là, en ce début de printemps 1976, Air France inaugure le vol hebdomadaire entre Paris et Caracas au Venezuela. L'escale de Santa Maria permet à l'équipage du supersonique de faire le plein de carburant, avant de poursuivre son vol en direction de l'Amérique latine. Il va en être ainsi chaque fin de semaine, le vendredi à l'aller, le samedi au retour, durant plus d'un lustre. Toutes les semaines, l'avion va faire rugir ses moteurs au-dessus de Vila do Porto, la « capitale » de l'île de Santa Maria. L'île connaît depuis l'ouverture commerciale de l'aéroport en 1946, un boom économique considérable³. La population de l'île a doublé, la superficie urbaine de Vila do Porto triplé et les emplois qualifiés sont légion. Une ville champignon ?

Pas vraiment ! Vila do Porto est en effet le premier peuplement des Açores à être doté d'une charte urbaine, et cela dès 1470, une cinquantaine d'année après le début du peuplement portugais dans l'archipel. Vila do Porto obtient le titre de « vila » avant Ponta Delgada (1499) sur l'île de Sao Miguel, Angra (1478) et Praia (1480) sur l'île Terceira et Horta (1498) sur l'île de Faial, les principales villes açoriennes de ce début de XXI^e siècle. Elle est alors la ville par excellence. En 1590, Gaspar Frutuoso, le chroniqueur de l'archipel, décrit déjà dans *Saudades da Terra* les trois rues qui montent du port vers le plateau, ponctués d'édifices religieux, de magasins et d'habitations nobles. En 2022, le touriste qui débarque à Vila do Porto, de l'embarcadère ou de l'aéroport retrouve intact ce dessin, ces rues, cette architecture civile et religieuse. Rien n'a bougé !

Au recensement de 2021, Vila do Porto compte 3 012 habitants. C'est donc bien une « petite ville ». La « capitale » de l'île regroupe 55,7% de la population de Santa Maria et offre ainsi un beau cas de macrocéphalie urbaine insulaire. Vila do Porto est une parfaite illustration du paradoxe urbain au Portugal et dans l'archipel des Açores⁴. La géographie urbaine portugaise est marquée par l'importance du statut juridique des différents type de peuplement qui distingue *l'aldeia*, la *vila* et la *cidade*. Le recours à l'analyse urbaine, à l'étude des paysages et de plus en plus au rôle des acteurs permet de mieux comprendre une singularité qui s'est appuyé sur les particularités insulaires et archipélagiques de ce territoire portugais fragmenté au milieu de l'océan Atlantique nord.

¹ <http://diariodosacores.pt/NewsDetail/ArtMID/380/ArticleID/4457/Primeira-escala-do-Concorde-na-ilha-de-Santa-Maria-foi-h225-45-anos>

² <https://www.exploreterceira.com/en/ilha-terceira-o-centro-do-mundo-em-1971/>

³ On consultera l'article fort complet d'Antonio Monteiro : « Santa Maria Islands and the Aviation in the Azores : the return of time through the inversion of space » dans l'ouvrage : *L'aviation et son impact sur le temps et l'espace*, ouvrage dirigé par D. Faria, A. Dobson, A. Monteiro et L. N. Rodrigues aux Éditions Le Manuscrit-Savoirs-Col. Exotopies, 428 pages. L'ouvrage est consultable : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03561882/document>.

⁴ On se reportera avec intérêt à l'article publié dans le journal Publico en 2016 au titre évocateur : « L'aéroport qui fut déjà 'cidade' ». <https://acervo.publico.pt/fugas/noticia/ilhas-stmar-o-aeroporto-que-ja-foi-cidade-1733160> (consulté le 26/7/2022)

I -Le Portugal : le pays où l'on s'élève au rang de ville

Pour comprendre la situation aux Açores, le détour par le Portugal continental s'impose. C'est de là que sont arrivés les premiers colons, les lois, les règlements, les modes et modèle. Dans les années 1980 lorsqu'un étudiant français en géographie abordait la géographie urbaine européenne, la situation du Portugal prêtait souvent à discussion. Avec des chiffres de l'ordre de 40% de population urbaine, la donnée interpellait. On mettait le « retard », de l'ordre de 25 points statistiques, sur le compte du côté « rural » et « province » du long règne d'A. de Oliveira Salazar. Le Portugal était vu comme un pays attardé. Pourtant, pour qui connaissait Lisbonne ou Porto, et le dynamisme des deux métropoles, l'énigme restait grande. Il y avait quelque chose qui ne collait pas...

1) « L'anomalie » du taux de population urbaine au Portugal

La comparaison des chiffres de population urbaine est une gageure, tant les définitions statistiques, les morphologies sur le terrain et la perception même de l'espace urbain peuvent différer d'un pays à un autre, y compris dans une même zone géographique. Si l'on s'en tient aux données compilées par l'Université de Sherbrooke au Canada, la comparaison du taux de population urbaine entre la France et le Portugal est éclairante au cours des 60 dernières années.

En %	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
Portugal	34,95	38,80	42,78	47,91	54,39	60,56	66,31
France	61,88	71,05	73,28	74,05	75,87	78,36	80,97

Source =

<https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMTendanceStatPays?codeTheme=1&codeStat=SP.URB.TOTL.IN.ZS&codePays=PRT&optionsPeriodes=Aucune&codeTheme2=1&codeStat2=EN.URB.MCTY&codePays2=PRT&optionsDetPeriodes=avecNomP>

La réduction de l'écart est patent : on passe de 27 points de différence à moins de 15. En 1960, le taux d'urbanisation est donné comme l'un des plus faibles d'Europe, avec un peu plus du tiers des habitants habitant en « ville ». Le Portugal peine à sortir de sa « ruralité ». En 2020, avec les 2/3 d'urbain, la situation semble inversée. Et l'urbanisation paraît avancer à marche forcée au Portugal, ce qui là aussi laisse un peu pantois l'observateur régulier de la situation des peuplements dans les deux pays. L'explication est bien connue des géographes portugais⁵ : elle tient dans une définition « juridique » de la ville bien particulière liée à l'histoire urbaine du pays.

2) L'aldeia, la vila et la cidade

Le découpage administratif de base au Portugal est la *freguesia*⁶. C'est une division civile ancienne qui reprend, en partie, le réseau des paroisses religieuses. Le législateur reconnaît lui trois formes de peuplement, l'*aldeia*, peu ou prou le village, la « *vila* » qui est la forme première de l'agglomération urbaine, en quelque sorte la cité, et enfin la « *cidade* » qui correspond à la forme évoluée de la chose urbaine et le haut de la hiérarchie. Les trois termes sont anciens et apparaissent avec la naissance de l'état portugais au XI^e siècle. Les plus anciennes « *vilas* »

⁵ Teresa Barata Salgueiro (1992), *A cidade em Portugal-Uma geografia urbana*, Ed. Afrontamento, Col. Cidade em Questao, 450 p.

⁶ On peut se reporter à la notice du géographe B. Serpa Marques sur le RGP portugais et la définition géographique des lieux : « Os recenseamentos da população e a definição geográfica dos lugares » sur le site de l'Institut Portugais des Statistiques : https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=107294&att_display=n&att_download=y.

portugaises se situent dans le nord du Portugal contemporain, à proximité du Douro, aux origines du royaume portugais, et point de départ de la Reconquête. São João da Pesqueira s'enorgueillit d'avoir la plus ancienne charte (foral) du pays dès 1055⁷. Sur l'autre rive du Douro, l'ancienne « vila » d'Ansiaes est abandonnée, mais fait le bonheur des touristes et des archéologues. Le statut de « vila » a été transféré à Carrazeda de Ansiaes tout proche. L'un comme l'autre a, en 2022, des allures de gros villages. La situation est historiquement identique pour les villes ayant droit au terme de « cidade ». Elles sont deux dès le XI^e siècle (Braga en 1070 et Coimbra en 1080) et une grosse demi-douzaine au siècle suivant : Lisbonne, Viseu et Lamego en 1147, Evora en 1165, Silves en 1189 et Guarda en 1199. En 2022, le Portugal compte ainsi 585 « vilas » et 159 « cidades », montrant ainsi une claire hiérarchie urbaine qui s'est affinée au cours des siècles et qui a connu un solide rattrapage à partir de retour de la démocratie en 1974.

En %	Avant 1500	De 1500 à 1599	De 1600 à 1899	De 1900 à 1974	De 1975 à 1999	De 2000 à 2021
« Vila »	17,8	8,5	3,4	7,2	43,4	19,7
« Cidades »	5,7	7,5	7,5	6,3	51,6	21,4

Source = pour les « vilas » : https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_vilas_em_Portugal et https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_cidades_em_Portugal pour les « cidades ».

On le comprend aisément, les facteurs qui font la « vila » ou la « cidade » ne sont pas les mêmes au Moyen Age qu'au début du XXI^e siècle. Depuis la Révolution des Œillets en 1974, le législateur a précisé les critères qui permettent à un regroupement de prétendre à l'un ou l'autre des titres qui définit l'échelon urbain au Portugal⁸. En 2022, l'élévation d'une nouvelle « vila » est basée sur des raisons de nature historique, culturelle et architecturale, sur le fait de compter au minimum 3000 habitants et de disposer d'un certain nombre d'équipements collectifs⁹. Classiquement, cela définit la « petite ville », avec une population souvent comprise entre 1000 et 10 000 habitants. Le principe est similaire pour l'élévation à la catégorie de « cidade », avec une base d'au moins 8000 habitants et des « services » d'un niveau plus élevé¹⁰.

Au fil du temps et comme les radiations ne sont pas fréquentes, on trouve des situations un peu paradoxales. D'une part des vilas « historiques », aujourd'hui déclassées et qui ont l'aspect de gros villages. Dans la région du haut-Douro, là où sont apparues les premières « vilas », se situent certaines des « vilas » les moins peuplées du Portugal. A proximité de Vila Nova de Foz-Coa, les vilas de Cedovim ou d'Almendra, de création récentes (1999), comptent moins de 400 habitants. Ce sont leurs illustres passés qui leur a valu d'obtenir cette reconnaissance¹¹. A l'inverse, certaines « vilas » dans les agglomérations de Porto ou Lisbonne comptent plusieurs dizaines de milliers d'habitants sans avoir accédé, jusqu'à présent, à la catégorie supérieure¹².

⁷ <https://www.sjpesqueira.pt/pages/1398> (consulté le 27/7/2022)

⁸ https://terrasportuguesas.parlamento.pt/Legislacao/Lei11_82.pdf

⁹ Au moins quatre de ces 8 équipements : un poste d'assistance médical, une pharmacie, un centre culturel ou équivalent, être desservi par des transports public collectif, un bureau de la poste, des établissements commerciaux ou hôteliers, un établissement scolaire, une agence bancaire.

¹⁰ Pour devenir « cidade », il faut posséder au moins cinq de ces 10 éléments : installation hospitalière 24/24, pharmacies, une caserne de pompiers, une salle de spectacle ou un centre culturel, un musée et une bibliothèque, des installations hôtelières, des écoles primaires, des établissements scolaires pour l'enseignement secondaire, des transports urbains et suburbains, des parcs ou jardins public.

¹¹ Almendra a été « vila » de 1270 à 1855, date où elle perd son statut en raison de la refonte de la carte des *concelhos*, l'équivalent portugais des cantons. Elle le retrouve donc 144 ans plus tard.

¹² L'exemple le plus fameux est celui de Cascais, « simple » vila dans la banlieue ouest de Lisbonne.

3) Les « petites » villes et la fabrique du territoire au Portugal

Les incongruités du système urbain ne doivent pas masquer deux grandes interrogations contemporaines au Portugal : celles des disparités du maillage de peuplement, entre le nord et le sud du pays, et éventuellement les archipels adjacents, et celles de l'importance des fonctions urbaines et de leur hiérarchie dans un monde toujours plus numérique et connecté.

Dans la prise en compte du fait urbain contemporain, le Portugal propose un double contraste, entre le nord et le sud, le littoral et l'intérieur et une série de gradients qui se combinent. Au Sud du Portugal, l'habitat groupé domine avec l'archétype que représente le village de l'Alentejo. Au nord du Portugal, la situation est beaucoup plus confuse et diffuse avec de très nombreuses formes d'habitats intercalaires sous formes de multiples lieux de peuplements, de hameaux et de maisons isolés. Cette coupure ancienne est compliquée par l'important exode qui marque les régions de l'intérieur au profit de la frange littorale, où sont installés les deux métropoles de Lisbonne et de Porto. La période qui a suivi la révolution des Œillets¹³ a apporté une couche supplémentaire de complexité, avec l'importance prise par les formes d'urbanisation illégales et les formes postérieures de légalisation. Les formes les plus complexes de peuplement se trouve dans la grande région de Porto. Il est désormais quasi impossible d'y faire la distinction entre ce qui est « urbain » et « rural » dans un grand quadrilatère, que délimite Viana do Castelo au nord, Vila Real et Viseu à l'est et Aveiro au sud. Les densités de populations y sont fortes, les modes de vie urbains prépondérants, les flux de toute sortes considérables, même si l'ambiance peut sembler par endroits « rurale ». Il reste des champs, des prairies, des vignes, des forêts mais les grappes de maisons sont partout, et les bruits mécaniques ont pris le dessus sur les bruits « naturels ».

La hiérarchie urbaine est mise à mal, comme dans de nombreuses régions européennes, par la diffusion du numérique, et les mutations que cela entraîne sur la distribution des produits et le recours aux lieux centraux¹⁴. Les niveaux hiérarchiques urbains se diluent. Seule la proximité franche à la métropole, et l'accès aisé à ses services anomaux, emporte la décision et vaut comme avantage certain. Habiter une « grande » ville, une ville moyenne, un gros bourg, une « petite ville », un village ou un écart n'apporte plus beaucoup de différence¹⁵. Après la smart city, bienvenu dans ma smart *freguesia* perdue ! Depuis son village, on aime se rendre à Braga ou à Viseu pour l'ambiance, le décor, mais la camionnette de livraison dessert le moindre recoin de campagne¹⁶, et les images du monde parviennent sur les écrans et dans les salons aussi nettement, que l'on habite près de la chic Avenida da Boavista à Porto ou à Caloura do Mopiron, un hameau perdu dans la haute vallée du Tamega. Tous ces éléments se retrouvent dans l'archipel des Açores, en pire !

II Les Açores : l'archipel qui aimait les petites villes

¹³ 25 avril 1974.

¹⁴ https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/202006_EtudeCentralites_VolumeAnnexe_1.pdf (consulté le 28/7/2022)

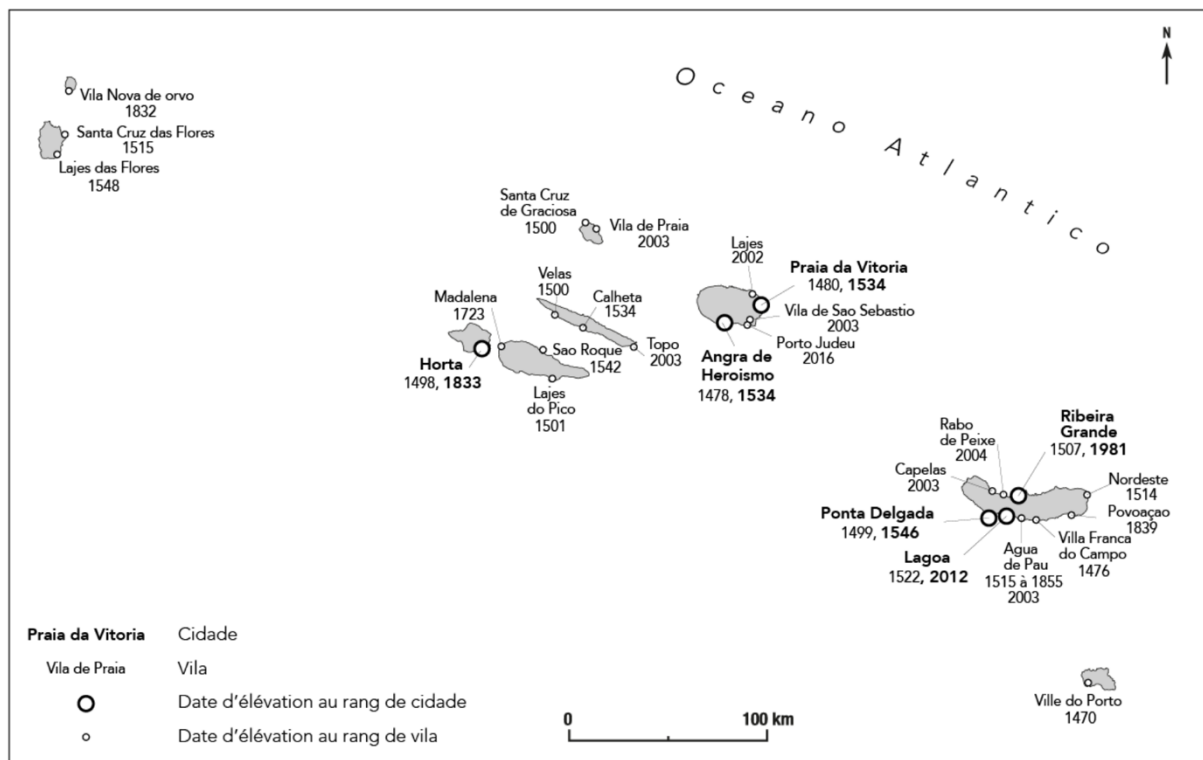
¹⁵ Émeline Bailly, "Technologies numériques et durables aux défis de la métropole sensible", *e-Phaïstos* [Online], V-1 2016 | 2018, en ligne depuis le 28 janvier 2018, (consulté le 28/7/2022). URL: <http://journals.openedition.org/ephaistos/1309> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/ephaistos.1309>

¹⁶ <https://www.governing.com/community/how-cities-lost-control-of-the-urban-tech-revolution.html> (consulté le 28/7/2022)

Le XV^e siècle marque le début du peuplement portugais dans l'archipel des Açores. La « ville port » a très rapidement connu un gros succès. C'est le siège de la capitainerie, à qui revient le rôle de peupler et de développer chacune des neuf îles. C'est aussi l'endroit de départ et d'arrivées des bateaux qui parcourent épisodiquement l'archipel, où qui assurent les liens avec les continents bordant le bassin atlantique. Le peuplement est essentiellement littoral et l'économie globalement autarcique, en dépit de quelques exportations (vins, oranges, par exemple). La nébulosité et la pluviométrie de ces îles océaniques rendent l'installation permanente au-dessus de 400 ou 500 m d'altitude hasardeuse, en dépit de sols volcaniques souvent accueillant. Les distances entre les îles, de 30 à 200 km, expliquent le développement de réseau de villes propre à chaque île. Les deux îles de Faial (173 km²) et de Pico (445 km²), séparées par un bras de mer de 6 km seulement, offre une possible alternative.

1) Un réseau urbain marqué par le poids de l'histoire

Le peuplement de l'archipel se fait clairement par la ville. Pour comprendre la précocité des premières élévations au statut de « vila », il faut mettre ces dates en relations avec le début du processus de peuplement dans l'archipel des Açores. Les premières îles, les plus orientales, sont abordées avant 1450. Celles du groupe central sont atteintes entre 1450 et 1480 alors que Flores et Corvo, les îles les plus occidentales voient leur processus de peuplement prendre forme entre 1480 et 1530. La découverte et l'humanisation de l'archipel s'étale donc sur environ un siècle. Sur chacune des îles, le fait urbain est scellé dans les 50 premières années qui suivent l'installation des premiers colons portugais et européens.



La, ou les villes, font l'île. L'armature urbaine du XVI^e siècle prévaut encore la plupart du temps. C'est le cas dans les îles, y compris de petites tailles, où c'est un doublon de villes qui est institué dès les primordiaux, avec une partition de l'espace insulaire. Il en est ainsi sur l'île de São Jorge (243 km²), avec Velas et Calheta mais aussi sur celle de Flores (143 km²), avec Santa Cruz et Lajes. A Flores, il existe ainsi deux villes, qui ont le statut de « vila » pour une

population insulaire globale qui est passée en 2021 en dessous des 3500 habitants. Deux entités « urbaines » pour moins de 3500 florentins qui se répartissent, en outre, dans 9 autres *freguesias*. Parfois, de nouvelles entités urbaines apparaissent et se surimposent à la trame initiale. C'est le cas sur l'île de Graciosa où Praia, avec son activité portuaire, est venue rejoindre Santa Cruz. A Pico, le binome initial, Lajes au sud et São Roque au nord, a rapidement été rejoint par Madalena à l'ouest.

2) Suivre le fil du peuplement

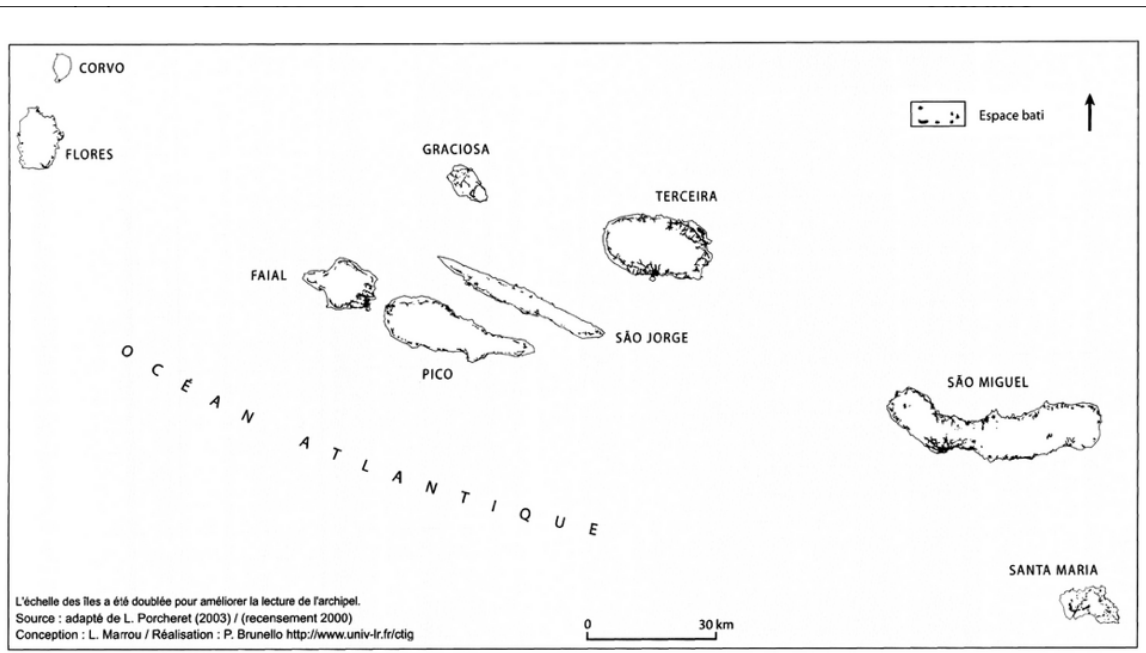
Le peuplement urbain aux Açores est marqué par la figure de la ligne. En fonction de l'échelle, cette ligne peut être vu comme un fil, un cordon, un bout de réseau, les éléments d'un rhizome. Il est en tout cas d'une grande richesse d'analyse et permet de rappeler que les Açores ont été une ligne de front de peuplement dans la colonisation ultra marine portugaise et aussi une terre de migrations, au carrefour de trois continents¹⁷.

Notre hypothèse est que cette forme spécifique et originale de peuplement « en ligne » joue fortement sur les niveaux hiérarchiques de peuplement. Il obère selon nous les formes urbaines, car ce peuplement linéaire procède selon nous plus d'une logique rurale qu'urbaine. Nous allons essayer de le montrer à trois échelles différentes : celle du « pâté de champs » urbain, celle de la v'îl(l)e' circulaire et enfin celle du rhizome amphihaline de l'archipel urbain açorien. Cette spécificité nous est apparue à l'échelle de l'île. C'est elle qui nous fait parler de « ville circulaire ».

La « ville » circulaire

La ville circulaire ne se dessine que rarement spontanément sur les cartes. Elle se dévoile la nuit, depuis un bateau ou depuis les airs en survolant l'archipel. Une fois ainsi repérer, on est capable de la suivre sur n'importe quelle carte topographique au 1/25000, celle qui laisse apparaître chaque édifice. C'est dans le groupe central qu'elle prend sa forme la plus évidente, en particulier sur les îles de Pico et de Faial, et dans une moindre mesure à São Jorge. Remonter de nuit le canal de mer entre São Jorge et Pico s'est longer deux lignes de plus de 10 km d'éclairage urbain orangé qui marque le continuum de peuplement. A Faial, la route circum-insulaire peut se suivre sur les ¾ avec des maisons sur l'un ou l'autre des côtés de la route. La chose se répète à Terceira sur la quasi-totalité du pourtour de l'île. A cette échelle, les nodules qui marquent les parties les plus anciennes et les plus denses, se remarquent à peine. Ce qui prévaut c'est la ligne.

¹⁷ https://www.persee.fr/doc/rgpso_1276-4930_2004_num_18_1_2871 pour notre article « Étude du peuplement et de la population des Açores au début du XXIe siècle » in *RGPSO-SOE*, Année 2004, n°18, pp.61-69



Le processus de peuplement aux Açores s'inscrit dans un contexte spatial particulier, celui d'une démarche pionnière, de conquête. Il faut relire l'incroyable page de Vitorino Nemésio, écrite il y a exactement 90 ans, dans le numéro estival de la Revue *Insulana* et titrée « Açorianidade »¹⁸. Selon nous, le peuplement insulaire aux Açores peut se voir comme se faisant entre deux « mers » : celle de nuages, qui rend difficile l'implantation humaine au-dessus de 400 à 500 m d'altitude en raison de la nébulosité importante, et la mer océanique, domaine de l'eau salée. D'un certain côté, les deux sont semblablement inaccessibles : littoral souvent dangereux d'une part, brouillard et nébulosité restreignant la vision de l'autre. Le peuplement, d'essence foncièrement rural, ressemble à un immense écheveau que l'on dévide entre ciel et mer. Cette ligne est bien un fil. Les alignements de maisons sur le pourtour de l'île évoquent la cité linéaire. Chaque maison est connectée à la voisine, comme par un câble, par un lien et la « ville » ne s'arrête jamais, comme parfois elle ne semble n'avoir jamais commencé. Et les phrases de Némésio sur les Açoriens remontent à la surface : « Comme les sirènes, nous avons une double nature : nous sommes de chair et de pierre. Nos os plongent dans la mer. »¹⁹ Une phrase plus haut, dans le même paragraphe, sous le portrait photographique d'un Nemésio jeune, l'auteur insistait : « La géographie, pour nous, vaut autant que l'histoire, et ce n'est pas en vain que nos mémoires écrites insèrent dans leurs récits 50% de séismes et d'inondations. »²⁰

¹⁸ http://culturacores.azores.gov.pt/biblioteca_digital/INSULA-1932-1934/INSULA-1932-1934_item1/index.html?page=245 (consulté le 19 juillet 2022)

¹⁹ « Como as sereias temos uma dupla natureza : somos de carne e pedra. Os nossos ossos mergulham no mar. »

²⁰ « A geografia, para nos, vale outro tanto como a história, e não é de balde que as nossas recordações escritas inserem uns cinquenta por cento de relatos de sismos e enchentes. »



Ce rôle prépondérant de la voie comme vecteur de peuplement, privilégiant la ligne à l'aire se retrouve parfois à la périphérie des zones denses de certaines villes açoriennes. C'est ainsi le cas à l'ouest de Ponta Delgada, dans la *freguesia* d'Arrifes où l'urbanisation donne l'impression de faire le tour des pâtés de champs au lieu de les remplir. On retrouve aussi cette forme distincte sur l'île de Faial dans les *freguesias* proches d'Horta : Praia do Almocharife ou Flamengos.

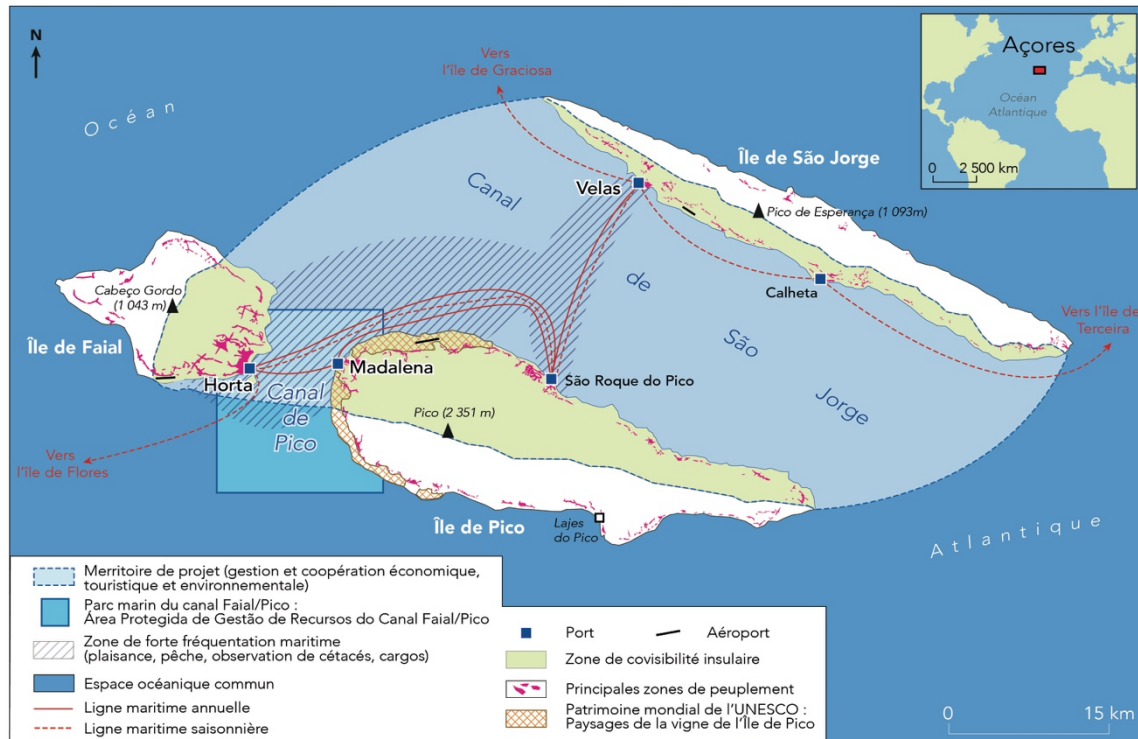
Des villes à la centralité éclatée

A l'échelle de la « ville », des quartiers, l'urbanité açorienne se marque par la faiblesse des densités et des éléments de centralité souvent diffus, éparpillés. En dehors, de Ponta Delgada sur l'île de São Miguel, les villes açoriennes ne connaissent pas d'architecture contemporaine de grande hauteur. Les immeubles les plus imposants comptent 4 ou 5 étages au maximum, souvent moins. On a donc à faire à une ville basse où les densités de population sont faibles. Cela peut être vu comme le pendant de la ville « filaire ».

Cette situation est renforcée par la dispersion fréquente des éléments de centralité contemporain qui sont rarement regroupés dans un rayon faible. Cela correspond souvent à des implantations qui résultent de la logique d'accessibilité qui ont évolué au cours des siècles. Longtemps les petites villes açoriennes sont restées fondées sur leur port. Or ces accès à la mer, aux autres îles et au vaste monde sont souvent battus par les vents et les tempêtes et les infrastructures du pouvoir (politique, religieux, commercial, etc.) sont souvent en arrière du front de mer. Lorsque la voiture a commencé à modeler la ville açorienne dans les années 1970-80, cela s'est fait dans une période de baisse de la population. La ville a grandi en surface à un moment où sa population stagnait ou fléchissait. De nombreux bâtiments anciens et « centraux » se sont retrouvés sans affectation ou à l'abandon. La construction des aéroports, avec des pistes parfois toute proches des villes a fini de brouiller les cartes de la centralité. Les banques, les petits centres commerciaux ont été aimantés par ces nouvelles aménités aéroportuaires.

Le rhizome urbain amphihalien de l'archipel

Le réseau de villes açoriennes connaît depuis 50 ans une forme de remise en cause profonde. A la logique insulaire, autocentrée, basée sur la concurrence entre les villes se substitue une logique archipélagique depuis le milieu des années 1970. C'est une période cruciale puisqu'elle correspond simultanément à la dernière grosse crise migratoire et à l'accès à une forme avancée d'autonomie. Cette logique archipélagique promeut la complémentarité entre les villes de l'archipel et une certaine logique d'échelle. Elle met à mal les positions de doublons et de profusion de l'offre de services urbains dans des îles où la population permanente est souvent sur le déclin. Le déploiement de l'offre numérique pour le citoyen accentue la redistribution des cartes.



Cette logique fait apparaître de nouvelles formes territoriales dont l'assise urbaine est primordiale. C'est le cas de la figure du « merritoire » comme on peut le voir dans le groupe insulaire central des Açores, avec un nouveau territoire de projet, centré sur un espace maritime bordé par les îles de Faial, Pico et São Jorge²¹. Les logiques maritimes et littorales entre les îles tendent à primer sur les logiques entre versants insulaires. Les villes d'Horta, Madalena, São Roque do Pico, Velas, sur trois îles distinctes, ont plus de contacts et d'intérêts en commun que n'en ont Madalena et São Roque avec Lajes do Pico, ou Velas et Calheta entre elles sur l'île de São Jorge.

Pour reprendre l'image du peuplement « filaire », c'est une sorte de rhizome urbain qui se dessine. Il est qualifié « d'amphihalin » car il résulte de villes entre deux mers (celle des nuages et celle de l'océan) qui sont capables de partager des centralités urbaines d'une île à l'autre comme si le « rhizome » était capable de braver aussi bien les eaux douces que les eaux salées de cet espace typiquement terraqué. Madalena peut être ainsi vu comme une résurgence d'Horta. On continue à avoir à faire un « réseau » urbain même si dans le cas des doublons de

²¹ Voir notre contribution : « Les merritoires, territoires de la mer », pp. 112-113, in *L'Atlas des nouveaux mondes-Territoires d'exploration et de découvertes*, 2019, Ed. Le cherche Midi-CNRS, Paris, 175 pages, sous la direction de N. Arnaud et S. Thiébaud.

villes sur une même île, l'un semble prendre le pas sur l'autre : Santa Cruz vis à vis de Lajes sur l'île de Flores, Velas vis à vis de Calheta sur celle de São Jorge. Le nouveau fonctionnement en archipel, et la baisse continue de la population dans ces îles, rendent possible cette forme larvée de « hiérarchisation » urbaine guère pensable dans la situation précédente.

III-Le rôle prépondérant des acteurs et de la population dans la recomposition urbaine contemporaine aux Açores

En 2021, la population de l'archipel des Açores, région autonome portugaise composée de 9 îles, s'établit à 236 440 habitants²², la population d'une petite métropole européenne. En dehors des deux îles de São Miguel (133 295 hab.) et de Terceira (53 244 hab.), toutes les îles de l'archipel compte moins de 15 000 habitants, soit une population inférieure à celle d'agglomération française comme Apt (84), Thouars (79) ou Paimpol (22). Les îles de Santa Maria (5408 hab.), Graciosa (4091 hab.) ou Flores (3428 hab.) regroupent les habitants équivalents à la population d'un gros bourg rural français. Pourtant, chacune de ces îles possèdent des « villes », au sens où la population s'y concentre, où les paysages ne sont pas ruraux, et où les fonctions et les habitants ne sont pas « campagnards ».

L'histoire et les spécificités juridiques de la « ville » portugaise expliquent en grande partie la chose et les villes açoriennes apparaissent souvent comme de beaux décors, par leur architecture conservée, et offrant des habits bien trop grands pour la population qu'elles abritent. La nouvelle hiérarchie urbaine qui émerge avec l'avènement de l'autonomie et les nouvelles mobilités font la part belle aux acteurs et plus globalement aux habitants qui y vivent où y passent. Deux exemples, l'un dans le groupe insulaire central, autour de la ville d'Horta et l'autre dans le groupe occidental, sur l'île de Flores vont nous permettre de préciser les choses.

1) Les villes fantômes du « Paradis » : Lajes et Santa Cruz das Flores

Avec moins de 3500 habitants, l'île de Flores compte deux « vilas », Lajes et Santa Cruz. La première abrite le port commercial de l'île, la seconde l'aéroport. Toute deux proposent des services urbains de tailles disproportionnées par rapport à leur population résidente. Outre l'aéroport, quotidiennement desservi, Santa Cruz possède un gros centre médical, plusieurs agences bancaires, des supermarchés, des hôtels. La montée du tourisme n'explique pas tout.

Dans une île qui se dépeuple en continu depuis plus de 50 ans, il faut voir ces deux « vilas » comme les reliques d'un réseau urbain hérité, qui ne fonctionne plus que par la solidarité territoriale des autres îles de l'archipel envers certaines des plus petites d'entre elles. Santa Cruz et Lajes ne sont que le reflet de la cohésion de l'archipel. Elles n'existent, et ne « tiennent », que par la présence forte des services publics qui représentent une partie non négligeable de l'emploi global. Il est étonnant de discuter avec les jeunes fonctionnaires qui commencent leurs carrières dans ce bout du monde. Ils balancent entre sidération et enthousiasme. Mais peu restent au-delà de l'engagement initial montrant bien la difficulté à se maintenir dans ces îles et à vivre « en ville » mais loin de tout.

Le mirage du numérique ne suffit pas à donner le change, et la géographie, ses lieux, les distances, ne sont pas totalement effacés en dépit des thuriféraires de réseaux. A Flores, tout est

²² https://srea.azores.gov.pt/conteudos/Relatorios/lista_relatorios.aspx?idc=29&idsc=1115&lang_id=1
(consulté le 15 juillet 2022)

à un clic de souris d'ordinateur. L'accessibilité numérique a été l'un des gros chantiers des différents gouvernements régionaux qui alternent politiquement à la tête de l'archipel depuis l'accession à l'autonomie. Lors de la visite annuelle 2022 du gouvernement régional à Flores, le président de la région a de nouveau vanté l'importance du tourisme et l'envie de capter les nomades digitaux, nouvelle poule aux œufs d'or du développement territorial insulaire. L'île de Flores ne tient qu'à un fil.

Si l'île est difficile à vivre à l'année, elle attire de nombreux touristes qui s'entichent des paysages en quelques jours, en rêvant à une fuite possible depuis leurs zones d'origine densément peuplées. Le petit « Paradis » attire chaque année 3 à 4 fois plus de visiteurs que sa propre population. Le tourisme de l'île de Flores repose sur les 3 « P » que sont le pittoresque, le patrimoine et le paysage. Et ni Lajes, ni surtout Santa Cruz ne sont en reste dans ce domaine. Santa Cruz est la porte d'entrée de l'île. Les vieux bâtiments du XVI^e et XVII^e siècle font merveille sur le visiteur sortant de l'aéroport, dont la piste semble couper la ville. Les arabesques des petits cubes de basalte noir et blancs sur les trottoirs et les parvis, les bateaux de pêche colorés dans le port, finissent d'emporter l'adhésion. Et quand les touristes découvrent les lacs et les *fãjas*, la nature préservée de Flores, les antennes relais de télécommunication crépitent sous les demandes de recherches immobilières. Les Florentins, spécialistes en expatriation, savent accueillir l'étranger. Ils ont fourbi leurs charmes quand ils ont vu débarquer les techniciens du Centre d'Essai des Landes venus installer une station de télémétrie. La présence française de 1968 à 1996 a marqué les esprits, l'emploi et le territoire avec l'installation d'une piste d'aviation, une centrale hydro-électrique, la construction de l'Hôpital et la découverte de nouveaux fromages²³.

Lajes et Santa Cruz sont comme dans un monde parallèle. Elles sont le lien avec le reste de l'archipel et au nom de celui-ci, elles offrent tous les charmes de la modernité. Si l'on en croit la dernière campagne municipale, ici, on développe le tourisme. Là, on tente d'attirer les nomades digitaux. Ici, on promeut un incubateur d'entreprises et on érige une zone industrielle. On déverse des millions d'euros pour reconstruire le port de Lajes détruit par le passage de l'ouragan Lorenzo en 2019. Mais sur un autre versant, les jeunes un peu futés quittent Flores. Le nombre d'habitants ne cesse de décroître et l'étroitesse de la population rend difficile les logiques collectives, même de survie.

Ce sont les logiques individuelles qui priment et les profils des acteurs se diversifient à vive allure. Les acteurs florentins qui comptent ne sont plus forcément « urbains », ils ne font plus corps. Les propriétaires fonciers s'estompent petit à petit, incapables de faire fructifier l'explosion touristique que connaît Flores. La vente de terrains ou de maisons peut être vue comme une rente, mais elle ne tient qu'un temps. La diffusion de la fibre et de l'usage des réseaux numériques fait perdre le peu d'urbanité qu'il restait à Santa Cruz et à Lajes das Flores.

Le cas de Teotónia et Carlos Silva est emblématique. Ils sont les propriétaires d'un ensemble touristique de grande renommée Aldeia da Cuada²⁴ à l'ouest de l'île de Flores. Dans les années 1980, ils sont installés à Santa Cruz. Lui, travaille au Service des Finances, elle pour le transporteur aérien régional SATA. Ils rachètent une maison qui fait partie d'un hameau isolé à Cuada. Petit à petit, les opportunités foncières leurs permettent d'acquérir les maisons voisines²⁵. En 1990, ils se lancent pour de bon dans le tourisme d'habitation rurale. Et leur

²³ <https://www.aphg.fr/Sommaire-du-dossier-Climat-s>

²⁴ <http://aldeia-da-cuada-villa.visit-azores.info/pt/> (visité en octobre 2022)

²⁵ <https://acervo.publico.pt/fugas/noticia/e-preciso-uma-aldeia-para-criar-uma-ilha-1733303> (visité en octobre 2022)

entreprise fait flores. Ils sont en 2022 des entrepreneurs avisés, récompensés par de nombreux prix internationaux. Ils gèrent 17 maisons restaurés avec le plus grand soin dans une ambiance incomparable. Ils sont installés à la Cuada et font la promotion de leur hameau restauré dans toutes les grandes métropoles européennes.

Tout proche de Cuada, se trouve le restaurant « Por do Sol », une des bons restaurants de l'île. Il est tenu par Nelia Medeiros Freitas et José Antonio Corvelo. Dans une autre vie, il a été banquier à la Banif une des institutions financières portugaise. Ils habitent à Fajãzinha, un village minuscule, face à l'océan. José Corvelo a surtout été à la tête du « O Monchique », le dernier journal de l'île de Flores, un leader d'opinion, en plein campagne. Entre 1997 et 2015 se sont 215 numéros qui sont sortis de cette petite entreprise familiale. La publication s'est arrêtée en raison des difficultés économiques : manque d'abonnés et faible soutien des publicités institutionnelles. Avec le dernier numéro du 24 décembre 2015, c'est la fin de 130 ans de presse écrite à Flores qui s'achève²⁶.

Ailleurs dans l'île, les porteurs de projets pour l'île ne sont plus ni à Santa Cruz, ni à Lajes. Ils sont éparpillés dans l'île, comme à Fazenda das Lajes autour de l'ancienne députée de l'île Gabriela Silva. C'est ainsi elle qui porte pour l'île de Flores le projet Ponta Delgada 2027 qui promeut la candidature de la grande ville açorienne, au nom de l'archipel, au titre de capitale européenne de la culture. La « capitale » de l'île de São Miguel est l'une des 4 villes portugaises finalistes. Gabriela Silva est l'ambassadrice de Flores²⁷. Elle vit, entourée de ses chats et de ses fleurs, dans une maison tournée vers l'Atlantique à la sortie de Fazenda das Lajes.

Gabriela Silva est une figure précurseur des nouveaux profils d'acteurs de Flores qui donne à l'île dans sa globalité ce qui revenait naguère à la ville. Ces têtes nouvelles sont rodées aux réseaux urbains mais s'en affranchissent allègrement. Deux profils émergent : le premier lié à l'environnement, le second à la culture. Ils sont portés par des gens parfois extérieur à l'île de Flores mais qui s'y sont installés par choix, en pleine connaissance de cause. C'est une Andréa Pinto qui quitte le Bhoutan, avec son association culturelle Choki, pour faire de la revitalisation culturelle à Flores²⁸. Elle a à son actif la réalisation d'un ensemble de peintures murales réalisée par l'artiste Morgan qui met en valeur des murs aveugles de la ville de Santa Cruz²⁹. Durant quelques années, la gérance du café de l'aéroport de l'île, l'Aérobarr a permis aussi l'expérimentation d'une sorte de tiers lieu à la sauce florentine. C'est une Nina Soulimant à Fazenda das Lajes qui promeut le développement local associant le développement personnel et celui de l'île à travers une association³⁰. « Reinventar Ilhas » a à son actif la publication d'un guide des producteurs locaux, dont la plupart sont hors la ville³¹. Son positionnement a valu à N. Soulimant de figurer sur la liste de Bruno Belo, député de Flores, candidat, malheureux, à la mairie de Lajes das Flores en 2021.

A Flores, le sursaut territorial d'une île qui perd de la population, mais qui attire des touristes du monde entier, fait résolument l'impasse sur la ville. Il est question d'un nouvel art de vivre³²,

²⁶ http://base.alra.pt:82/Doc_Voto/Xvoto131_16.pdf

²⁷ https://www.azores2027.eu/pt/projetos_piloto/9-bairros/gabriela-silva/

²⁸ <https://ailhadasflores.blogspot.com/2016/04/a-associacao-cultural-choki-acoresh.html>

²⁹ <https://www.acorianooriental.pt/noticia/missao-cumprida-ha-mais-700-plantas-a-reflorestar-santa-cruz-283772>

³⁰ <https://www.facebook.com/Reinventar.Ilhas/>

³¹ <https://correiodosacoresh.pt/NewsDetail/ArtMID/383/ArticleID/34046/Associa231227o-florentina-cria-guia-para-inventariar-produtores-de-bens-alimentares-e-artesanais-da-ilha>

³² https://www.azores2027.eu/pt/projetos_piloto/9-bairros/azores-new-way-living/

par la reconnexion à la terre, l'écoute réciproque et la volonté de reprendre le contrôle de son temps. Au mieux, la ville sert de décor. Elle apparaît, à bien des égards, désuète. Dans la candidature de Ponta Delgada au coup de projecteur culturel européen, les îles sont assimilées à des « quartiers » comme si à travers la candidature de la plus importante île açorienne, c'est tout archipel, pris comme une seule île, une seule « ville » qui était mis en avant, comme pionnier dans la définition des nouvelles façons d'habiter des territoires discontinus³³.

2) Horta : la plus grande petite ville du monde³⁴ !

La situation est totalement différente à Horta, « capitale » de l'île de Faial dans le groupe central de l'archipel. Les trois *freguesias* centrales d'Horta (Angustias, Matriz et Conceição) regroupent 5 615 habitants en 2021, ce qui représente 39,2% de la population de l'île. Si on ajoute les 3 *freguesias* limitrophes (Feteiras, Flamengos et Praia do Almoxarife) qui forment l'agglomération d'Horta, la population grimpe à 9 923 habitants et 69,2% de la population *fayalense*. On a clairement à faire à une macrocéphalie franche.

Cette situation est ancienne. Horta est élevée au rang de « vila » dès 1498, et à celui de « cidade » en 1833. Horta est le seul peuplement de l'île à avoir cette distinction « urbaine ». Toutes les autres *freguesias* ne sont que villages ! La position hiérarchique de la ville s'est encore accentuée « administrativement », avec l'autonomie régionale puisque Horta abrite depuis 1976 l'Assemblée Régionale, le parlement des Açores, ce qui en fait l'une des trois « capitales » de l'archipel.

Horta doit son originalité à sa position dans le groupe central et à l'excellence de son site portuaire³⁵. La ville compte une double fenêtre maritime, ouverte sur la baie, en face de Pico, au débouché de la rivière de Flamengos et une seconde ouverture, vers le large, du côté de Porto Pim. C'est d'un point de vue maritime l'un des meilleurs ports des Açores, très tôt mis en valeur dans le cadre des « Grandes découvertes », comme port charbonnier, comme relais pour les câbles transatlantiques et enfin comme port de plaisance.

La place d'Horta ne peut se comprendre sans faire référence à la proximité entre l'île de Faial et celle de Pico. Les deux îles sont séparées par un bras de mer, un « Canal », de 6 km de largeur. Il est dominé par le volcan Pico, du haut de ses 2351 mètres, qui s'impose à la vue avec prestance. Les difficultés initiales du peuplement de l'île de Pico expliquent en grande partie la main mise d'Horta sur sa voisine par le truchement du contrôle du foncier et de l'organisation du commerce des produits agricoles (vignes, oranges par exemple). Ce n'est que depuis le début

³³ <https://www.azores2027.eu/pt/novidades/9-bairros-unir-ilhas-atraves-de-um-mapeamento-de-historias-vozes-e-afectos/>

³⁴ Le slogan fait flores en ville et sur les blogs à propos d'Horta. Il est issu d'un poème de Pedro da Siveira (1922-2003) intitulé : « Horta : quase Réquiem ». On y lit : « Era a mais alegre, a maior cidade pequena do Mundo ! Era riqueza de Londres e de Nova York ! Era o requinte de Paris, o luxo de Sanpetersburgo ! ». Pedro da Siveira, originaire de Fãja Grande sur l'île de Flores, est l'auteur du très parlant « Azorean Torpor » sur l'âme açorienne.

<https://cumpriraterra.blogspot.com/2017/04/152-fui-ao-mar-buscar-laranjas.html>

³⁵ MARROU L. (2017), « La marina et la ville à Horta (île de Faial-Açores) : l'heure de l'émancipation ? » (pp.125—137) in *Plaisance & urbanité. L'intégration des ports dans les villes contemporaines* (sous la direction de V. Herbert et C. Gibout) ; Presses Universitaires Septentrion, Lille, 241 pages

du XXI^e siècle, que l'affirmation de Madalena, en face d'Horta de l'autre côté du bras de mer, réduit, parcimonieusement, l'influence d'Horta sur sa grande et proche voisine.

Horta est une ville tiraillée. La révolution du numérique et la circulation facile de l'information sont en train de la remettre à sa place, elle qui a toujours vécu avec un temps d'avance, du fait de sa position entre Europe et Amérique. Elle était à l'orée, au bord des deux mondes, un pied dans le local, un autre dans le mondial. C'est ce qui lui vaut d'avoir souvent donné l'impression d'avoir des habits trop grands pour elle. Il reste des représentants consulaires à Horta, comme un consulaire honoraire français dans le quartier de Porto Pim. Comme hors du monde. Horta cherche sa place. Les acteurs qui font la ville peinent à se mettre à l'unisson de cette nouvelle donne. La Municipalité d'Horta semble avoir trouvé dans la réhabilitation urbaine et la rénovation du front de mer sa planche de salut. Elle se concentre sur le « local » et semble laisser à d'autres le devenir « extérieur » de la ville. L'activité maritime liée au tourisme représente l'essentiel de cet « extérieur ». C'est essentiellement la marina, et l'empire du « Peter Café ». C'est aussi désormais la montée en puissance d'Horta comme port d'accueil des navires de croisières qui offrent à leurs passagers les charmes de Faial et les grands espaces de Pico. Les autres agents économiques sont partagés entre faire fonctionner la rente locale, comme la présence du Parlement régional et le poids de l'emploi public, et la volonté toujours patente de partir à l'assaut de nouveaux marchés au loin.

La population d'Horta comme dans la plupart des îles açoriennes regarde ce petit manège avec circonspection. Elle a vu s'installer de nombreux étrangers qui profitent d'un excellent niveau de service et des communications aisées³⁶. Si l'île attire toujours, les jeunes locaux ont les yeux tournés vers l'Europe ou les Amériques. Si son poids démographique se renforce de recensement en recensement par rapport au reste de l'île, la population décline pourtant, preuve d'une situation précaire. Pour les habitants des îles de São Jorge, Graciosa, Flores ou encore Corvo, Faial reste un haut lieu. C'est LA ville. C'est donc un horizon à atteindre, pour des études ou un emploi. C'est l'hôpital où l'on vient mettre au monde son enfant. C'est l'hôtel où la compagnie aérienne régionale vous loge en attendant que le mauvais temps libère la piste de votre île de destination. C'est la ville désir. Mais pour les familles d'Horta, l'appel du large reste fort.

Depuis le début du XXI^e siècle, le nouvel horizon d'Horta semble s'inscrire dans la promotion de son nouvel espace de référence, les « îles du Triangle » qui regroupent les îles de Pico, Faial et São Jorge, le berceau de la figure du merritoire. L'appellation en soit n'est pas nouvelle puisqu'on la trouve déjà dans la presse locale au début des années 1970³⁷. La figure renvoie au profil du volcan Pico dont l'ombre règne sur Faial le matin, pour finir en direction de Pico au tournant du jour. Ce qui nous intéresse désormais ici c'est le jeu des acteurs et les intentions affichées.

La première formalisation remonte au début des années 1990 avec la création d'une association des Municipalités du Triangle des Açores qui se fait sous l'égide des édiles d'Horta, São Roque do Pico et Velas³⁸. Il y est question de transport, de tourisme et de complémentarités entrepreneuriales. L'association regroupe désormais la totalité des 41 *freguesias* des trois îles

³⁶ <https://www.acorianooriental.pt/noticia/horta-cidade-cosmopolita-297585>

³⁷ <https://escrevi.blog/tag/jornal-freguesias-triangulo-acoress/> Article du 20 décembre 2021 intitulé : « Despovoamento do Triângulo dos Açores » (Dépeuplement du Triangle des Açores). Il y est fait référence à un article du journal *Correio da Horta* du 27 novembre 1971.

³⁸ <https://pt-pt.facebook.com/amtriangulo/>

et l'appellation commence à avoir un véritable écho dans la population³⁹. Le « fonds de commerce » s'est élargi. Il s'agit de peser au sein du groupe central de l'archipel face à Terceira et à faciliter le drainage des fonds européens. On continue à y parler de commerce, de tourisme, d'accessibilité mais aussi d'éducation et de santé. À lire la presse depuis des années, on peut en résumer la philosophie en deux phrases : « Être insulaire, c'est vivre par-delà les frontières car la mer n'a pas de limites. » et « Développer les trois îles comme si elles ne faisaient qu'une. »

Le succès des îles du Triangle est visible essentiellement dans deux domaines : celui du tourisme et des transports, l'un allant de pair avec l'autre. Pico, Faial et São Jorge sont les seules îles où la complémentarité entre l'avion et le bateau fonctionne réellement⁴⁰. Comme au temps des héros de *Mau tempo no Canal* de Vitorino Nêmesio⁴¹, l'épine dorsale maritime repose sur la ligne entre Horta et Madalena de part et d'autre du Canal séparant Faial de Pico. Dans un premier temps, il a été mis en place une liaison reliant Horta/São Roque do Pico/Velas sur l'île de São Jorge, plusieurs fois par semaine. Depuis 2021, une nouvelle ligne a été mise en service assurant la liaison entre Pico et São Jorge, indépendamment du circuit entre les trois îles⁴². Les opérateurs touristiques jouent à fond de ces facilités en offrant les trois îles comme un même ensemble, par un partage de code au niveau des aéroports par exemple⁴³.

Horta sombre lentement dans la torpeur açorienne⁴⁴ et met en valeur son patrimoine architectural, volcanique, baleinier et nautique. La ville s'anime à la fin du printemps avec l'arrivée des premiers voiliers traversant l'Atlantique. Elle se remplit à l'occasion des sessions du parlement régional, et l'été avec l'arrivée désormais massive des touristes. Un petit parfum nostalgique suinte allègrement. Les habitants profitent de la manne touristique mais semblent de moins en moins en goûter le parfum de liberté et d'aventure. Horta gère et digère. Un nuage lenticulaire glisse sur le Pico. Ombre sur la ville...

Conclusion :

Les petites villes de l'archipel des Açores nous invitent à réfléchir sur les formes de peuplement à l'œuvre en ce premier quart de XXI^e siècle au milieu de l'Atlantique. La première remarque montre l'importance pour la compréhension du fait insulaire urbain contemporain de la forte saignée démographique. À l'exception des îles de São Miguel et de Terceira, les 7 autres îles de l'archipel ont des populations inférieures à 15 000 habitants⁴⁵. Les populations sont faibles et elles sont en baisse en raison des migrations importantes. Les populations entières des îles sont celles de nombreuses petites villes sur le continent. Dans ce peuplement qui se défait petit à petit sous le coup du départ d'une partie de la population, il est intéressant de voir si le processus de dépeuplement suit le chemin inverse de celui du peuplement où s'il suit un chemin

³⁹ <https://escrevi.blog/tag/jornal-freguesias-triangulo-acoress/> Article du 19/12/2021 intitulé « O Triângulo os Açores (Faial, Pico e São Jorge) tem 41 freguesias. »

⁴⁰ Dans le groupe occidental, les deux îles de Flores et Corvo sont reliées par un service « public » maritime mais l'état de la mer et la faiblesse des obligations de desserte, en lien avec une demande réduite, sont tels qu'il est difficile de s'appuyer sur cette liaison pour mettre en place ou pérenniser des actions de développement territorial.

⁴¹ Roman de Vitorino Nêmesio (publié en 1944) parmi les plus lus de la littérature açorienne contemporaine. La traduction française est intitulée « Mauvais temps sur l'archipel ».

⁴² <https://www.caisdopicoo.pt/2022/05/a-ligacao-maritima-historica-cais-do.html>

⁴³ Comme on peut le voir sur le bandeau du site de l'AMT : « Uma viagem très destinos... » et en anglais « 1TRIP2VISIT3ISLANDS ». <https://pt-pt.facebook.com/amtriangulo/> (consulté le 6/11/2022)

⁴⁴ <https://ruadaspretas.blogspot.com/2020/05/pedro-da-silveira-azorean-torpor.html>

⁴⁵ Pour compléter les données de populations (2021) déjà données : Faial (14 334 hab.), Pico (13 883 hab.), São Jorge (8373 hab.) et Corvo (384 hab.)

différent, éventuellement favorable à la ville... Aux Açores, le peuplement est linéaire. Il s'est fait à partir du point d'entrée de la colonisation et il s'est étendu sur tout le pourtour de l'île. Lorsque ce tour est complet quasi ou quasi complet, comme à São Miguel, Terceira, Faial, Pico, la hiérarchisation et la spécificité des noyaux de peuplement s'affine et s'affirme. Avec la baisse de la population, la ville a longtemps tenu le rôle de point d'accroche, concentrant la population et perdant proportionnellement moins de population que le reste du territoire insulaire.

Les processus à l'œuvre depuis le début des années 2000 nous obligent à réfléchir à l'île et à la ville à l'heure de la géo-localisation généralisée et aux réseaux d'information synchronisée et efficace. Dans les îles açoriennes comme dans bien des endroits dans le monde, on ne se rend plus en ville mais de l'endroit où je me trouve à un autre endroit où je souhaite me rendre qu'il soit en ville ou pas. Le rôle de la ville comme « stock de mémoire » (musée, bibliothèque, paysage, expérience) et comme carrefour et lieu d'échange s'efface petit à petit. L'algorithme prend le dessus sur le rythme et le hasard du déplacement aléatoire urbain. La liberté de déambulation ne revient bien souvent que lorsque l'on quitte la ville, lorsque les sollicitations et « béquilles » numériques sont moindres ou moins incitatives. La vie est alors dans l'île, plus dans la ville. Vive la v-île.